(Ingresa a Sala el señor Intendente de Río Negro y representantes de la Junta Departamental)

SEÑOR PRESIDENTE.- En nombre de la Subcomisión de Audiencias de la Comisión de Presupuesto Integrada con Hacienda, damos la bienvenida al señor Intendente de Río Negro que ha sido acompañado por representantes de la Junta Departamental.

Les cedemos, pues, el uso de la palabra.

SEÑOR PEREIRA ROHNER.- Quien habla es Presidente de la Comisión de Apoyo al Gobierno Departamental para la ampliación del Puerto de Fray Bentos y el dragado del Río Uruguay.

No escapa a nuestro conocimiento la enormidad de problemas que tienen ustedes; no obstante, venimos a plantear uno que es de fundamentalísima importancia para nuestro departamento y, en especial, para la ciudad de Fray Bentos.

Luego de aprobada la Ley Forestal, el departamento de Río Negro ha recibido las mayores inversiones, y en este momento cuenta con más de 80.000 hectáreas forestadas y, de acuerdo con las previsiones hechas por la Dirección Nacional de Forestación, en el 2004 va a producir 2:300.000 toneladas.

Seguramente los señores Senadores deben conocer el problema de la madera, pero quiero señalar que el mismo consiste en que es imprescindible tener el menor costo posible de transporte terrestre.

La Dirección Forestal, la OEA y los Ministerios de Transporte y Obras Públicas y de Ganadería, Agricultura y Pesca han realizado una serie de estudios en los que, coincidentemente, se destaca la importancia de Puerto de Fray Bentos. En el trabajo denominado "Documento Nº 10" del Ministerio de Transporte y Obras Públicas y de la Comisión Regional para el Desarrollo de la OEA se dice que la única solución factible para toda la producción que va a haber al norte del Río Negro –estamos hablando de, principalmente, los departamentos de Rivera, Tacuarembó, Paysandú, Río Negro y Soriano- es decir, para sacar esa madera con un costo accesible es a través de la profundización del Río Uruguay y del mejoramiento de la infraestructura del Puerto de Fray Bentos.

Frente a esto, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas elaboró un proyecto para una extensión del Puerto de Fray Bentos a 75 metros y consiguió la financiación del Banco Mundial. Luego de ello, se llamó a licitación de empresas por intermedio de la Administración Nacional de Puertos y, finalmente, el 24 de junio, se adjudicó la obra al Consorcio ANHSA PUENTE, chilenos y uruguayos.

Desde esa fecha hasta el presente, cuando hemos venido a aprovechar de vuestra gentilísima atención, hemos tenido muchas preocupaciones. Una de ellas es que en el momento no hay seguridad de quién puede hacer la contrapartida de los $ 63:000.000 que el Banco Mundial pone a disposición del Gobierno nacional o, lo que es lo mismo, U$S 5:000.000. Al no haber recursos presupuestales ni en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas –a quien se le han reducido grandemente sus fondos- ni en la Administración Nacional de Puertos –ésta es, por la Ley de Puertos, la administradora encargada del mantenimiento y del desarrollo del puerto- hemos venido aquí con representantes del Gobierno Departamental, el Intendente municipal y vecinos que integramos el Comité de Apoyo para preguntarles si no habrá una posibilidad de que en el Presupuesto actual se obtenga esa cantidad mínima de U$S 5:000.000, que permitiría a Fray Bentos exportar para el año 2001, 1:300.000 toneladas, que representan más del 90% de lo que produce su zona de influencia. Reitero que estamos hablando de Paysandú, Río Negro, Soriano, Rivera y Tacuarembó.

SEÑOR RUBIO.- Si no entendí mal, ustedes hablan de una licitación que se adjudicó para financiamiento, por parte del Banco Mundial. Me gustaría saber a cuánto asciende esa cifra.

SEÑOR PEREIRA ROHNER.- La cifra es de $ 63:600.000.

SEÑOR RUBIO.- ¿Ese es el crédito del Banco Mundial que exige una contrapartida nacional que es la que no aparecería en el Presupuesto?

SEÑOR PEREIRA ROHNER.- En realidad, la pregunta sería ¿quién se va a hacer cargo del pago de esa deuda? El Ministerio de Transporte y Obras Públicas, con sus problemas, pide que se le subrogue a través de la Administración Nacional de Puertos, que es quien administra y cobra en el Puerto de Fray Bentos.

SEÑOR RUBIO.- ¿Ya se están ejecutando las obras?

SEÑOR PEREIRA ROHNER.- Está adjudicada y tenemos el problema de que no aparece quien subrogue al Ministerio de Transporte y Obras Públicas. De esta manera, podemos pasarnos cinco años más esperando esa extensión del muelle.

SEÑOR RUBIO.- ¿A cuánto ascendería la contrapartida nacional? Pregunto esto para tener una idea de qué cifra estamos hablando.

SEÑOR PEREIRA ROHNER.- La contrapartida nacional es exactamente la cantidad que nos presta el Banco Mundial, porque no hay una donación, sino que es un préstamo.

SEÑOR MICHELINI.- Quiero extenderme en este tema, porque en la Comisión de Transporte y Obras Públicas del Senado se están analizando las inversiones, semana a semana, con el titular de esa Cartera. Hace más de un mes y medio que miércoles tras miércoles llega a esta Comisión el señor Ministro para hablarnos del plan de inversiones del próximo quinquenio.

Creo que sería importante hacerle llegar a la Comisión de la Junta Departamental de Río Negro la versión taquigráfica de esas sesiones de la Comisión de Transporte y Obras Públicas, donde se habló específicamente del tema de los puertos y, en especial,

del Puerto de Fray Bentos, en función del tema forestal, que se piensa que va a hacer eclosión en el año 2003 o en el 2004.

En ese sentido, hay una preocupación sustancial, porque estamos en los descuentos para la construcción de la obra. Si tenemos en cuenta que algunas obras llevan más de un año y medio para terminarse y que en el 2003 o 2004 se presume que será el momento de eclosión, de no comenzarlas ahora, no estarán prontas para ese momento. A esos efectos –no digo que sea bueno o malo, simplemente está- el Puerto de Fray Bentos tiene un problema sustancial, primero, porque es el que va a sacar más madera; en segundo lugar, porque algunas de las obras del plan forestal se han llevado a cabo y otras no; y, por último, porque se está autorizando por ley la habilitación de dos puertos al Norte de Fray Bentos, el de M'Bopicuá y el de Laureles. Se trata de un puerto privado asociado a lo que son hoy dos o tres forestales grandes que tiene el propio mercado y otro, más al norte, que sería un emprendimiento privado para ofertar al resto de los forestales que no tendrían acceso a ese puerto. Por estos dos puertos, de conformarse esas acciones privadas que insumirían inversiones de U$S 10:000.000 a U$S 40:000.000 cada una, podríamos tener de la madera de Fray Bentos una cifra superior al 50%, pero de la región a la cual dicho puerto presta servicios, mucho menos. Quiere decir que con eso no se soluciona el tema de la salida de la madera, desde el punto de vista del país.

Por otra parte, el señor Ministro hizo excesivo hincapié en que no se podría jugar todo a los emprendimientos privados y, por lo tanto, la ampliación del Puerto debía ser una necesidad del país.

En ese sentido, habló de la extensión del puerto y del crédito, y obvió mencionar este problema. Personalmente no lo conocía, de lo contrario hubiéramos hecho algunas preguntas. De cualquier manera, tenemos oportunidad de hacerlo más adelante y ustedes también podrán leer la versión taquigráfica y enviarnos sus preguntas.

El señor Ministro habló mucho de su preocupación con respecto a la carretera que llega al puerto y a esta extensión de madera que tiene que ver con el Puerto de Río Negro. Determinadas circunstancias generaron extensiones de madera y emprendimientos del otro lado de la carretera y dijo que si bien eso es malo, ya está y hay que aceptarlo.

Asimismo dijo que el Puerto de Fray Bentos no debe jugarse sólo a la madera, porque ésta puede tener vaivenes y que, frente al resto de los puertos del litoral, éste tiene una serie de características muy interesantes: en primer lugar, el tema forestal, que Nueva Palmira no lo tiene, y, en segundo término, es el último puerto que podría subir una cantidad de pies sin la necesidad de realizar un dragado excepcional. Aclaró que si bien el Puerto de Paysandú podría llegar a tener los mismos pies que se podrían dragar en el Puerto de Fray Bentos, este último lo logra naturalmente con un costo más accesible. En el caso del Puerto de Paysandú estamos supeditados a lo que haga el Gobierno argentino o alguno de los concesionarios que deseen estar ahí. Reitero que en el Puerto de Fray Bentos es muy poco lo que hay que dragar y, por lo tanto, se necesitan escasos recursos.

En definitiva, el señor Ministro dijo que teniendo en cuenta esas características y que se trata de un puerto clave para la Mesopotamia argentina, teníamos que pensar en darle otro destino, para que no hubiera un solo rubro destinado al Puerto de Fray Bentos.

Aclaro que esto que he dicho no es lo que pienso, porque no soy idóneo en el tema puertos. Estoy diciendo que el señor Ministro habló extensamente sobre el puerto y expresó una gran inquietud específicamente por el de Fray Bentos. Notoriamente, soy oposición y, por supuesto, no quiero darle ningún galardón al señor Ministro ni al Gobierno. Estoy diciendo que desde el punto de vista institucional existe una preocupación y que todos deberíamos aprovechar ese empuje.

Por otra parte, considero importante que la versión taquigráfica de esta Comisión se envíe al señor Ministro de Transporte y Obras Pública y, a su vez, la versión taquigráfica de la Comisión en la que dicho titular habló del Puerto de Fray Bentos debería entregarse a la Comisión de la Junta Departamental de Río Negro.

En este momento estamos presentes dos de los integrantes de la Comisión de Transporte y Obras Públicas, el señor Senador Larrañaga y quien habla, y me parece que deberíamos buscar la manera -luego de terminado el Presupuesto y aclarado el tema puntual de quién se hace cargo del crédito- de juntar las partes para hablar de este tema. Existen condiciones del Puerto de Río Negro, incluido el puente y el ramal ferroviario, que Nueva Palmira no posee, que le hacen tener un atractivo muy interesante.

En definitiva, quiero alentar a la Comisión de la Junta Departamental de Río Negro, porque hay material para llevar adelante su inquietud.

SEÑOR PRESIDENTE.- La Mesa comunica que se va a encargar de entregar la versión taquigráfica a que hizo referencia el señor Senador Michelini.

SEÑOR PEREIRA ROHNER.- Debo aclarar que cometí un error y, por tanto, induje a los señores Senadores a lo mismo.

Por lo tanto, solicito que en la versión taquigráfica de mis palabras se cambie la expresión "contrapartida nacional" por el vocablo "retorno".

SEÑOR MICHELINI.- Al final quedó claro.

SEÑOR GEREZ.- Nos alegra la información del señor Senador Michelini. La preocupación central que tenemos fueron las expresiones que en determinada oportunidad manifestó el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas en una visita al departamento. Por sus declaraciones a la prensa –luego de las cuales hubo enfrentamientos y discusiones controvertidas- no postergaba la construcción del puerto, es decir el ensanche, el mejoramiento. Esa es la preocupación central que nosotros traemos a esta Comisión, porque después de que los organismos internacionales estaban dispuestos a otorgar el préstamo y que la obra estaba adjudicada a una empresa, no contábamos con los recursos para financiarla, es decir, el retorno. Entonces necesitamos que en la Comisión de Presupuesto se puedan procurar las soluciones pertinentes y, si el señor Ministro está tan dispuesto a obtener esos recursos, se encuentren las vías correspondientes a través de los mecanismos de acuerdos de las fuerzas políticas; se trata de recursos que, a nuestro entender, son imprescindibles.

Quiero agregar algo más: los señores Senadores saben la situación social de todo el país y, en especial, de Fray Bentos, donde el puerto siempre fue un medio fundamental de trabajo, puesto que centenares y centenares de obreros se defendieron económicamente durante muchos años. Como decía el señor Senador Michelini se trata de un puerto multimodal, ya que no

solamente se ha exportado madera, porque durante muchos años fue un puerto cerealero. Además, no impidió en absoluto el funcionamiento de las empresas, como en el caso del Frigorífico Anglo que río abajo tenía su puerto. Por tanto, pensamos que ahora tampoco va a perjudicar la salida de los puertos privados que se están instalando y que son casi exclusivamente para la madera, más allá de que el emprendimiento M'Bopicuá habla de fertilizantes, de arroz, de citrus, etcétera.

Ahora bien, el Puerto del Estado, es decir, el oficial, es el viejo Puerto de Fray Bentos construido en los años 1929 ó 1930. Tiene gran parte de la infraestructura ideal, pero precisaría una ampliación, para lo cual necesitamos urgentemente U$S 5:500.000 porque va a proporcionar trabajo a la gente y lo dejará preparado para una actividad prácticamente doble en la parte activa y funcional, donde los barcos van a salir más rápidamente a cargar. También tenemos que considerar el otro aspecto: el dragado del Río Uruguay. Sabemos que no se dragan los pasos abajo y va a ser muy difícil que esa actividad portuaria se desarrolle en toda la zona. Esto está unido a toda la actividad del puerto y hay que buscar la forma de adecuar el Río Uruguay para un desarrollo correcto de la Hidrovía.

SEÑOR CASTROMAN.- Antes que nada, deseo expresar que soy Representante Nacional por el departamento de Río Negro y, al mismo tiempo, quiero agradecer a los integrantes de la Comisión de Hacienda y Presupuesto del Senado por recibir a la delegación de nuestro departamento. El tema que estamos considerando no diría que es crucial pero sí sumamente importante para los fraybentinos, los pobladores de Río Negro y, por qué no, para los habitantes de todo el país. De todas maneras voy a tratar de ser breve, preciso y puntual.

Integramos la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obra de la Cámara de Representantes, por lo que mantuvimos una serie de reuniones con el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas y su equipo, y con la Administración Nacional de Puertos, fundamentalmente para considerar este tema en particular, aunque también se consideraron otros asuntos. Sobre el problema que nos ocupa tenemos que ser justos y tratar de ser objetivos. Digo esto porque hubo una serie de contradicciones y, por lo que ha expresado el señor Senador Michelini, el señor Ministro ha tomado un rumbo que compartimos y deseamos que se concrete en una realidad. Me refiero a la prolongación del puerto ultramarino de Fray Bentos en 75 metros. Cabe destacar que este puerto ultramarino sufrió, el 24 de enero de 1999, un accidente de características inusuales al chocar de frente contra sus muelles un carguero pesado –denominado "Rosita"- que provocó daños muy importantes.

Al día de hoy todavía se están reparando esos daños y no han permitido la operativa del Puerto de ultramar generando, a nuestro juicio, un lucro cesante –precisamente elevamos un pedido de informes- puesto que la gente se vio imposibilitada de trabajar. Esperamos que el señor Ministro conteste nuestra petición a la brevedad posible.

Es importante que los señores Senadores se enteren –si todavía no lo saben- de que en el Plan de Inversiones del Ministerio de Transporte y Obras Públicas no figura para nada el Puerto de Fray Bentos, su prolongación –que es el tema que estamos considerando- así como tampoco la licitación pública internacional Nº 1782, donde se detallan acabadamente cuáles fueron los pasos que se dieron, por que, cuál es la financiación, y cuáles son los controles que se están haciendo, obviamente, por parte del Tribunal de Cuentas. A nuestro juicio, faltaría la voluntad política del Ministerio –es decir del Poder Ejecutivo- para volcar los dineros que posibiliten que nuestro puerto ultramarino tenga esa prolongación necesaria. Creo que de concretarse en una realidad lo que hoy son los proyectos de M'Bopicuá y Laureles -que aparecieron en el Presupuesto Nacional, en su artículo 165- y en el caso de que pasen los filtros del Estado –me refiero, también, al Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente por lo que el proyecto significa- seguramente se comenzaría su construcción el próximo año. Incluso, en estos momentos la madera ya nos está rodeando, por lo que es necesario que el puerto esté operativo.

Hay que tener en cuenta que este Puerto desde 1994 al 30 de octubre de 2000 ha amarrado a sus costados a 305 buques de gran calado, para sacar o ingresar madera, citrus, ganado u otras mercaderías no tradicionales. Quiero dejar claro estos números, porque creo que son muy importantes y hablan muy bien de un puerto que merece que el Estado uruguayo lo respalde, así como también que nosotros tengamos en el correr de estos días o cuando se trate puntualmente este tema en el Presupuesto por parte de la Cámara de Senadores, una atención, ya no digo especial pero sí que, en definitiva, dé respuestas y sea justa con una ciudad que ha tenido una serie de inconvenientes desde hace 25 años a la fecha.

Por último, señor Presidente, quiero agregar que estamos siguiendo muy de cerca este tema y que nos preocupa como a todos los vecinos y a las autoridades que hoy estamos acá representando al departamento de Río Negro. Hay que tener en cuenta que la prolongación de este puerto significaría la creación de 180 puestos de trabajo, en una ciudad que es de las más castigadas del país y que necesita imperiosamente que su gente ocupe su fuerza de trabajo y cumpla su deseo de dar todo lo mejor para llevar dignamente el pan a su mesa.

Pretendemos, luego de haber escuchado al señor Senador Michelini que lo que figura en las actas se concrete en una realidad porque –equivocados o no- hemos encontrado contradicciones entre los dichos del señor Ministro –por lo menos en la Comisión de la Cámara de Representantes- y los de la Administración Nacional de Puertos. Pensamos que no es cuestión de pasarse el problema de unos a otros, sino de tomar medidas sensatas, responsables que acrediten, que habiliten y que tomen en cuenta a esta sociedad de Río Negro que está reclamando legítimamente algo que fue previsto por las autoridades. Además, si no leímos mal, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas tiene la posibilidad de endeudarse con el exterior por una suma muy importante en millones de dólares, que mal no vendrían para un emprendimiento que, en definitiva, es para darle trabajo y bienestar a la gente.

SEÑOR DE BOISMENU.- Hay que destacar la importancia de este tema que es muy viejo, porque casi está ligado a los principios de la época del desarrollo del Uruguay. Por alguna razón existen esos dos puertos de ultramar y una comunicación ferroviaria, como lo fue la comunicación armada en la época de los ingleses con el desarrollo del Puerto de Montevideo y del de Fray Bentos –que fue casi anterior- durante el esplendor de esta ciudad a través del crecimiento de la industria frigorífica, que tanto recuerdo de mis primeros años, como lo hacen los libros de historia de este país. Como bien han dicho los representantes del departamento y los legisladores aquí presentes, este tema es muy importante. Fray Bentos está rodeado de madera, así como también toda la zona y, por suerte, se trata de un problema regional tal como lo dijeron en una reunión realizada en ese departamento. El Puerto de Fray Bentos –dejaría de usar la palabra "puerto"- o el lugar estratégico junto al río Uruguay, en el que aparecen las señales de varios puertos, pertenece a toda una región. Por algunas razones que sería largo de explicar pertenece también al departamento de Paysandú y aquí empezaríamos, por primera vez, a sentir que no existen competencias departamentales, sino una buena complementación. Creo que el Puerto de Fray Bentos le va a servir muchísimo al departamento de Paysandú, tal como le sirvió al

Frigorífico ANGLO y al departamento de Soriano. Además, ahora se da la particularidad de que también lo van a necesitar los departamentos de Rivera y Tacuarembó.

Quiero informar que anoche -sabiendo de esta reunión a la que el señor Intendente tuvo la gentileza de invitarme- hablé con el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas sobre este tema.

Asimismo, quiero destacar que hubo algunos malos entendidos –voy a llamarlos así- acerca de una declaración del señor Ministro, hace algún tiempo, en la ciudad de Fray Bentos. El señor Ministro se comprometió, al menos conmigo, de que se va a ir para adelante respecto del tema de la ampliación del Puerto de Fray Bentos, llevándolo a los necesarios 200 metros, que es casi el tamaño de atraque de un barco. Desde mi punto de vista, pienso que es necesario, en este caso, la construcción del "dolphin" de amarre de los barcos, a los amarre de popa de los cargueros.

Pienso que este tema hay que llevarlo adelante; el Ministro está en esa posición y el Presidente de la República tuvo una conversación con nosotros sobre el mismo tema. Asimismo, reconocemos la acción del señor Intendente de Río Negro, que inmediatamente después de aquella declaración mal o bien comprendida –espero que mal comprendida- del señor Ministro, se puso en movimiento para llegar a la situación en que nos encontramos, sobre la que no hay nada escrito, pero sí, tal como dijo el señor representante del departamento de Río Negro, una especie de enfrentamiento entre la ANP y el Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Personalmente, no soy juez para opinar sobre el punto, así como tampoco sobre la futura dirección de dichos Organismos. Ahí se va a dar la gestión de las autoridades de Río Negro para hacer esto que, obviamente, hay voluntad de hacer. Lo importante es que hay que incentivarlo –como a todas las cosas de este país- a fin de que esto se inicie lo antes posible, porque tal como muy bien se dijo, en el año 2003 va a haber una primera gran concentración, en el 2009 otra más en la que va a aparecer, si el país funciona tal como debiera, una masa de citrus que se va a volcar sobre esa región. Asimismo, va a haber un desembarco de fertilizantes y productos químicos y tenemos que pensar también en el problema de la madera. Incluso, es nuestro sueño que se desarrolle en el litoral –ya comenzó de Artigas hacia el Sur- la producción de arroz.

Respecto de este tema –estamos hablando de tres puertos- hay que poner la máxima voluntad, destrabando todas las dificultades y asfaltando las carreteras, en el sentido de desburocratizarlo a fin de que esos tres se inicien y funcionen lo antes posible, ya que de lo contrario va a ser un problema grande para el país. Esos 75 metros de alargue del Puerto oficial de Fray Bentos dan una primera señal por parte del país hacia fuera, en el sentido de que tenemos interés de que la región se desarrolle. No se trata sólo de lo que puede pasar con esos 75 metros, para lo cual hay un crédito de 5 millones, una licitación hecha y todo está bastante adelantado, sino que a eso hay que agregar la voluntad de ir para adelante a fin de demostrarle al mundo que Uruguay tiene interés de que en esa región haya desarrollo y la cosa camine.

Ellos dijeron bien; hay que llegar al puerto y hay que dragar el Río Uruguay, conectando todo esto con la inversión ya hecha en el Canal Martín García que ya se llevó a 30 pies. Es necesario mantener esta inversión ya que, de lo contrario, todas las inversiones que hacemos quedan en nada, dado que no hay productos nuestros para salir por esas inversiones que se han realizado. Aquí hay una especie de acuerdo –es lo que sabemos al día de hoy- entre Uruguay y Argentina para mantener a 23 pies el canal hacia el Sur. Tal como se dijo, se maneja la posibilidad de una inversión de U$S 10:000.000 a Concepción del Uruguay, cosa que hay que tener muy en cuenta, ya que hay un costo importante entre Fray Bentos y Concepción del Uruguay. Lo que no sé y habría que determinar es si Uruguay, a través de CARU, puede iniciar algún tipo de negociación con Argentina. Tengo entendido que el dragado Fray Bentos-Nueva Palmira o Concepción-Nueva Palmira es un tramo cuyo cuidado pertenece a la República Argentina. Estamos tratando de profundizar el hecho de si Uruguay -viendo que Argentina cuenta con pocos medios- inicia este tipo de trabajos, en acuerdo con Argentina, porque es algo que Fray Bentos realmente lo necesita o va a necesitar en los próximos años.

SEÑOR MICHELINI.- Quiero dejar una constancia.

No sé quién tiene que firmar la contrapartida para el pago de ese crédito, si es la ANP, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, si tiene que venir en el plan, en el articulado o alcanza con que esté en las planillas. Reitero que desconozco esta información.

De lo que sí quiero dejar constancia y lo van a ver en la versión taquigráfica, es del hecho de que nosotros llamamos al Ministro a fin de que explicara el plan para los próximos 5 años. Creo que él concurrió a 5 sesiones y fue muy claro diciendo "estas carreteras sí, éstas no", "estas vías férreas sí, éstas no", "estos puertos deportivos sí, éstos no", "estos puertos sí, éstos no". En el caso específico de Fray Bentos se detuvo, tratándolo como uno de los puertos claves -no sólo habló de las cosas que yo acabo de mencionar, sino que también tocó otros puntos- por ejemplo, de la Mesopotamia y para Brasil. Asimismo, el señor Ministro se refirió a la ciudad del Este, a la Mesopotamia argentina e incluso habló de los costos, porque se trata de un puerto que, frente a la región, tiene costos muy bajos, no sólo en lo que se refiere a su desarrollo, sino también a los dragados que le pudiesen corresponder para llevarlo a 28 pies.

Personalmente, me llevaría una sorpresa muy grande si finalmente esto no se concreta por un problema de firmas. Con esto no los aliento a bajar los brazos, sino todo lo contrario, es decir, a redoblar los esfuerzos. Conozco a varias de las personas que nos visitan y sé de su espíritu de lucha. Entonces, pienso que hay que redoblar esfuerzos para determinar quién va a poner la firma. Pienso que si por aspectos legales tiene que figurar en una norma si es a la ANP o al Ministerio de Transporte y Obras Públicas al que le corresponde hacerlo, lo podemos poner a texto expreso.

SEÑOR PRESIDENTE.- El préstamo fue otorgado por el Banco Mundial, señor Senador. Ahora bien, ¿quién lo solicitó?

SEÑOR INTENDENTE DE RIO NEGRO.- El Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

SEÑOR PRESIDENTE.- En el momento de solicitarlo, debe saber quién lo va a pagar.

SEÑOR PEREIRA.- No sólo está concedido el préstamo, sino que al hacerse la licitación y ganarla el consorcio ANHSA-Puente, el Banco Mundial dio su "no objeción" a esta licitación. Ahora, lo único que falta es que el Tribunal de Cuentas especifique quién va a hacer el reintegro del préstamo.

SEÑOR INTENDENTE DE RIO NEGRO.- En primer lugar, quiero agradecer a la Comisión el habernos recibido en el día de hoy.

En segundo término, deseo ratificar todo lo que se ha dicho, ya que fue expresado con mucha precisión.

Quiero aclarar que en esto no hay un interés localista, sino un interés-país, por sobre todas las cosas, rasgo que es fundamental. Sé que tenemos dificultades laborales, pero para mí el Puerto de Fray Bentos es algo crucial para el desarrollo de este país que cuenta con 3 puertos ultramarinos: Montevideo –apretado por la ciudad y que no va a poder ser el gran puerto maderero del país- Nueva Palmira –no cuenta con acceso por ferrocarril, con lo cual adelantamos que tampoco va a ser un puerto maderero- y Fray Bentos sobre el Río Uruguay.

Por último, tenemos el Puerto de Fray Bentos, que es ultramarino, tiene buen calado y, con el manejo de la marea, los buques pueden tener hasta 26 pies en determinadas circunstancias. Además, tenemos cuatro pasos -quiero destacar esto porque me parece muy importante- que abarcan doce kilómetros de recorrido y que supondrían llevarlo a 23 ó 25 pies con una inversión de U$S 12:000.000, lo que a mi juicio no sería nada para lo que el Puerto de Fray Bentos significa para el país.

Quiero insistir en esto, porque muchas veces venimos los hombres de la zona nada más que con un propósito lugareño y aquí hay algo más, ya que está comprometido el desarrollo del país. Observo al señor Senador Larrañaga y quiero decirle que estamos pensando en Fray Bentos complementándose con Paysandú. En la Intendencia he recibido a varias delegaciones de primer nivel y todas me han dicho que este puerto tiene sinergia con esos dos proyectos –que ojalá se concreten en bien del país- que son M'Bopicuá y Laureles.

Creo que en esto hubo un comentario del señor Ministro que generó toda esta expectativa y nosotros hemos hablado con él y con el señor Presidente de la República insistiendo en el tema. El pueblo está vivo; Fray Bentos vive y está aquí representado por los señores Ediles y Diputados, y nosotros venimos a tratar de atar esto seguro y bien seguro, atado y bien atado. La ampliación del Puerto de Fray Bentos es una obra que necesita el país. Digo esto porque, cuando se construyó en 1930, no se hizo pensando que iba a ser un puerto maderero, sino que se destinaría a la exportación del país. Como muy bien se ha dicho aquí, ese Puerto deberá tener, además del destino maderero otro, que puede ser la exportación de la producción de esta zona tan rica, como es el litoral uruguayo.

Quisiera insistir en algo que me parece importante en beneficio del país: la necesidad de recuperar el funcionamiento correcto de la vía del ferrocarril Rivera – Fray Bentos, porque tenemos allí un grave problema. Los técnicos que nos visitan asiduamente en la Intendencia para tratar el tema de la forestación y todo lo atinente a la salida de la producción nos han expresado, muy gráficamente, que si el país no tiene puertos explota, porque no va a saber qué hacer con la madera, ya que no se va a poder sacar. Según nuestros números, este año tenemos una producción de 1:500.000 de toneladas; en el 2005 ésta será de 3:500.000 a 5:000.000 de toneladas; en el 2010 se llegará a 11:000.000 y en el 2015, según dicen los que saben, la cifra estará entre 15:000.000 y 18:000.000 de toneladas. ¿Qué vamos a hacer nosotros? ¿Nos preparamos para sacar esa producción, donde está la riqueza del país?

Reitero que no estoy aquí como rionegrense, sino como hombre preocupado por los grandes intereses del país y todos mis amigos comparten este enfoque. Respeto muchísimo al señor Diputado cuando dice que aquí está en juego una fuente de trabajo; efectivamente es así, pero no para 180 personas sino para miles de uruguayos que van a depender del funcionamiento de nuestros puertos exportadores madereros de aquí al futuro.

Por último quisiera decir que el país, luego de hacer una consultoría en el año 1994, un llamado a licitación pública internacional y conseguir un préstamo de esa índole, no puede decir que ahora no se va a hacer un puerto porque existen dos proyectos que pueden hacerlo innecesario; no podemos dar esa imagen. Además, quiero señalar algo que también me parece muy importante: U$S 4:500.000 ó U$S 5:000.000 no son nada –aclaro que valoro mucho el dinero- para la trascendencia que tiene esta ampliación del puerto para el país, que permitiría operar a dos barcos simultáneamente, los dos madereros, o uno en el puerto granelero y otro en el maderero.

Muchas gracias.

SEÑOR LARRAÑAGA.- No pensaba intervenir dadas las expresiones de los señores Senadores, pero quiero manifestar, muy clara y contundentemente, mi absoluto apoyo al reclamo de la delegación del departamento de Río Negro en cuanto a la necesidad de este puerto, no para Fray Bentos ni su gente, sino para el Uruguay entero, tal como lo ha expresado el doctor Mario Carminatti.

Creo que el país, lamentablemente, a través de sus sucesivos gobiernos –y aquí no estoy realizando imputaciones políticas- no ha llevado a cabo la idea verdadera que es la construcción de la Hidrovía del Río Uruguay. Me refiero a los conceptos de complementariedad y potencialidad que podría dar a toda la región y a sus puertos la construcción definitiva del Puerto de Río Negro como un eslabón desencadenante de las restantes obras. Nosotros precisamos el Puerto de Fray Bentos y nos parece vital, porque de esa forma vamos subiendo una escalera hacia el norte del litoral. Es así, como seguramente lo será para Salto llevar adelante la construcción del Puerto de Paysandú, más allá de los problemas que existan. En otras partes del mundo pasan años ganando espacios al mar y nosotros tenemos uno de los recursos fluviales más grandes del mundo y no lo utilizamos. Pienso que es fundamental hacer un esfuerzo de esta naturaleza desde el punto de vista estratégico y de desarrollo, porque el problema involucra a una nación y tenemos que potenciarla enormemente más allá de los discursos. Nos parece insólito que se pueda pensar que porque quizás se construyan dos emprendimientos privados al norte del Río Negro, no desarrollemos el que ya tenemos, porque lo precisamos y, estratégicamente, será el que más preservará los intereses nacionales.

Con respecto al tema de la madera, entiendo que no podemos hacer grandes inventos, puesto que el sistema vial colapsa definitivamente si no tenemos boca de salida para la producción maderera del país; no es necesario ser técnico para darse cuenta de esto. Montevideo ya no puede absorber más nada porque no tiene playa ni potencialidad para expandir su zona portuaria apretada por la propia ciudad. Entonces, consecuentemente con ello, creo que debemos dar apoyo a esta iniciativa que, además, tiene muchísimos años. Nos parece importante, también, el hecho de que hay que potenciar el concepto total de Hidrovía del Río Uruguay, porque esto nos hará fuertes en la región y, seguramente, toda esa zona del litoral, mirando hacia el Río Uruguay, va a tener un porvenir de desarrollo imprescindible para nuestra gente.

Creo que esto es absolutamente indiscutible y sólo quería realizar este pequeño aporte, apoyando en forma total y absoluta esta iniciativa. Muchas veces a quienes somos del interior nos dicen que solamente estamos preservando intereses aldeanos, provinciales o comarcales y que después está la lucha entre el Puerto de Paysandú contra el de Río Negro, o la de este último contra el de Nueva Palmira. Estos son absurdos, como el de que frecuentemente se construye para dividir o para no hacer nada.

Tenemos que comprender que la enorme potenciación que podemos lograr, seguramente se concretará al ir corriendo esa frontera de los puertos lo más arriba posible, para que entonces podamos implementar la Hidrovía del Río Uruguay. Digo esto porque allí tenemos, inmediatamente, junto al otro lado del Río Uruguay, dos Uruguay juntos en la Mesopotamia argentina. Me refiero a esas dos partes del Río Uruguay que tenemos que unir para potenciar el desarrollo de un eje, que no se logra debido a los intereses centralistas de Montevideo y de Buenos Aires. Concretamente, son los intereses del Paraná, que se contraponen a los del Uruguay. Digamos con sinceridad y claridad: no podemos anteponer los intereses privados a los intereses públicos, a los de nuestra realidad portuaria, porque después los puertos no logran su desarrollo y, por el contrario, terminamos permitiendo y viabilizando el desarrollo portuario privado, lo que muchas veces no va en una línea coincidente con los intereses del país y de nuestra gente.

SEÑOR NIN NOVOA.- Además de coincidir con lo expresado por el señor Senador Larrañaga, quisiera plantear alguna pregunta a las fuerzas vivas del departamento de Río Negro.

Quizás hayan considerado o no este tema, pero es indudable que el país está cambiando, que los perfiles productivos se están modificando, y cuando se complete el plan forestal –aquel primigenio, de los tres millones de hectáreas; lo que no sé si se logrará- según las estimaciones que se han hecho, ello va a dar lugar a un movimiento de transporte de una zafra de lana por semana, como en la época en que el Uruguay producía cien millones de quilos de lana y no como ahora que producimos la mitad.

Por otra parte, también está cambiando la visión del Estado, su gestión y la relación entre éste y los ciudadanos. No es novedad para nadie que hay un avance fuerte en materia de gestiones privadas de propiedades públicas a través de muchas modalidades, como por ejemplo, la gestión, la compra, la adquisición, la concesión de obra, etcétera. Siempre recuerdo –permítaseme la digresión- el comentario que hizo un gobernador de Brasil, amigo, del Estado de Paraná, en donde los japoneses estaban interesados en comprar su puerto. Ese es el puerto que saca toda la producción cerealera del Estado de Paraná, que es una de los más importantes en ese rubro, ya que produce soja, maíz, trigo, etcétera. Los japoneses habían invitado a ese gobernador a su país y lo primero que él preguntó era si podía ver algún puerto privado, a lo que le contestaron que en Japón no tenían ningún puerto privado, sino que todos eran del Estado. De alguna manera, esto coincide con la definición que hizo el señor Senador Larrañaga respecto a los intereses privados y públicos, lo que en lo personal comparto plenamente. Entonces, no es novedad para nadie que en el Estado uruguayo hay un avance privatizador que puede llegar a concretarse, pues se ha hablado aquí de dos emprendimientos privados, fuera del ámbito del Puerto de Fray Bentos. No debemos olvidar que el Puerto de Nueva Palmira estuvo en proceso de licitación, aunque no sé si concretó algo respecto a algunas de sus operaciones.

La pregunta concreta es, entonces, si las fuerzas vivas o las comisiones que apoyan estas tareas –que son tan sentidas y tan importantes- han analizado la posibilidad de una eventual privatización o gestión privada del Puerto de Fray Bentos. En el caso de que lo hayan hecho, me gustaría saber cuál sería la opinión que existe sobre una alternativa de estas características.

SEÑOR INTENDENTE DE RÍO NEGRO.- En realidad, no hemos analizado la posibilidad de privatizar el Puerto de Fray Bentos; sí se está llevando a cabo una privatización de sus servicios. Debe tenerse en cuenta que lo que era ANSE desapareció y hoy están trabajando en las actividades portuarias estructuras laborales privadas.

Un aspecto que me parece importante destacar es que el interés de los privados por construir su propio puerto obedece a una razón económica. Dicho de otro modo, los privados temen que el Estado, dueño del puerto, en determinado momento pueda llegar a representar un costo muy pesado en la exportación de madera. Debido a que ellos saben que van a exportar mucha madera – pues ya tienen una estimación desde el punto de vista cuantitativo- consideran que pueden hacer un puerto y amortizarlo por sí mismos, con sus propios recursos, a los efectos de tener la seguridad de que la tarifa va a ser la que ellos apliquen de acuerdo con la evaluación de los costos de explotación del puerto.

De manera que, en Fray Bentos, no se ha hablado nunca de la privatización del puerto, aunque sí reconocemos todos que se ha hecho mención de la privatización de los servicios de trabajadores dentro del puerto. En realidad, pensamos que esa idea está lejos o, por lo menos, nunca apareció como una iniciativa y hoy tomé conocimiento de ella a través de las manifestaciones del señor Senador.

SEÑOR NIN NOVOA.- Quisiera dejar constancia en la versión taquigráfica de que, por supuesto, estoy en las antípodas de la privatización de un servicio como ese. Obviamente, no es una iniciativa mía y sé que el Intendente Carminatti, a quien conozco desde hace muchos años, no ha querido decir eso. En realidad, lo que estoy preguntando es si se analizó la posibilidad de que se privatice el puerto; nada más que eso. Diría que soy muy cariñoso en lo que hace al Estado.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quisiera referirme a dos temas. En primer lugar, debo señalar que participé activamente en la elaboración de la Ley Forestal, que se consideró durante meses y meses, en momentos en que quien habla integraba la Cámara de Representantes. Puedo decir, entonces, que este tema fue exhaustivamente estudiado en el año 1986 y sobre él también consultamos al señor Intendente Carminatti cuando ocupaba por primera vez ese cargo en el departamento de Río Negro. Confieso que me llama la atención que estando ya en el año 2000 este tema todavía no haya sido encarado; me parece realmente un absurdo.

Por otra parte, quiero recordar a los señores Senadores que el señor Ministro Cáceres debe volver a esta Comisión, por lo cual, siendo tan importante, deberíamos tener presente este tema para planteárselo.

SEÑOR PEREIRA.- Quisiera hablar de un recuerdo sentimental, sobre todo, para el señor Senador Larrañaga. En 1928, un grupo de ciudadanos fraybentinos, muy similar al de ahora, vino y pidió dos obras: el saneamiento y el puerto, en virtud de que se había recibido un gran préstamo internacional. En aquel tiempo, el Gobierno Colegiado respondió que no se podía hacer las dos obras y que tenían que decidir entre una u otra, es decir, se hacía el saneamiento o el puerto. En forma unánime, levantaron las dos manos por el puerto oficial. Uno de los gobernantes que integraba el Colegiado, que lo presidía, casualmente, dijo "Váyanse tranquilos que yo me voy a encargar de que el puerto se haga." Me refiero, al puerto oficial, ya que había uno o dos privados. Ese excelente gobernante, ese gran estadista, en 1928 consiguió $ 560.000 para hacer el Puerto de Fray Bentos y en treinta meses estaba licitado y construido. Pero, en 1930, antes de su inauguración, agregó a lo ya dicho, que era un decidido partidario, por lógica, de un Puerto de esa naturaleza y que haría todo lo posible para no defraudar el justo anhelo local. Cuando le diga cómo estaba membretada la carta, usted se va a dar cuenta a quién me refiero: "Larrañaga, 27 de junio de 1928. Doctor Luis Alberto de Herrera".

Y en 1930, dado que él mismo había entendido que ese puerto tenía una trascendencia fundamental para toda la región del litoral, la mesopotamia y el Paraguay, consiguió $ 360.000 más para ampliarlo. Entonces, con una modestia total, escribió: "¿Están contentos con el nuevo puerto?.- Doctor Luis Alberto de Herrera."

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos la presencia en Sala de la delegación de la Junta Departamental de Río Negro.

(Se retira de Sala la delegación de la Junta Departamental de Río Negro)